

Área central.

Una multiplicidad de iniciativas concurrentes.

El área central de Buenos Aires –delimitada por las terminales ferroviarias y por una banda costera en transformación–, a pesar de todos los cambios sufridos, mantiene aún su innata vocación de núcleo metropolitano. No obstante, procesos de nueva generación tuvieron como correlato la consecuente pérdida de residencialidad, de actividades y una progresiva degradación de sus espacios públicos, que en conjunto configuran una tendencia que es necesario revertir. A los efectos de recuperar el sector de mayor valor referencial de la región, se formuló un programa con una amplia gama de propuestas de distinta jerarquía y características, entre las cuales son prioritarias aquellas que apuntan a otorgarle una nueva vitalidad.

Dentro del sistema de centralidades metropolitanas, el centro de Buenos Aires ocupa aún un rol jerárquico, facilitado por su localización privilegiada, su capacidad de concentrar elementos de alta cualidad y su carácter de sede de negocios y prestación de servicios. En efecto, inscripto dentro del polígono definido por las tres terminales ferroviarias: Constitución al sur, Retiro al norte y el Once en orientación oeste, el núcleo histórico y administrativo-financiero se organiza en torno a piezas urbanas significativas como el eje Plaza de Mayo-Congreso, la Av. 9 de Julio, la Plaza Lavalle, la Plaza San Martín. Su accesibilidad está asegurada por una red de transporte público de superficie y subterráneo y un sistema de calles y avenidas caracterizadas como Santa Fe, Corrientes, Florida. Asimismo su proximidad al Aeroparque, a las instalaciones de Puerto Madero, su vecindad con barrios consolidados como Recoleta y La Boca, ofrecen la posibilidad de concebirla en términos de área central ampliada.

Antecedentes. Desde la fundación de la ciudad –signada por el monocentrismo tributario de las políticas coloniales– hasta el inicio

del proceso de metropolización, el centro de Buenos Aires concentró la totalidad de las funciones administrativas, comerciales y culturales de un amplio territorio.

Entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del XX, el centro sufrió una primera reestructuración. La expansión de la ciudad del “centro a los barrios”, favorecida por el transporte y los cambios socioeconómicos, tuvo como contracara el impulso estatal a las operaciones que fueron modernizando el centro adaptándolo a las nuevas funciones. La construcción de los edificios del Gobierno Nacional, las obras del puerto y las infraestructuras tuvieron como correlato las operaciones que jerarquizaron y cualificaron la trama colonial. En un primer momento, la apertura de la Av. de Mayo, las diagonales, los ensanches de calles y avenidas permitieron el equipamiento y la ampliación del antiguo centro.

Años después, durante las décadas que preceden a la segunda guerra mundial, el ensanche de la calle Corrientes, la construcción de la Plaza de la República y del Obelisco (1936) así como la apertura de las primeras cuadras de la Av. 9 de Julio –que tuvo como objetivo primero unir las estaciones de Constitución y Retiro– desplazaron hacia el norte el eje de la centralidad monumental constituida por el conjunto Plaza de Mayo-Congreso. Por medio de esas operaciones, a las oficinas de la administración pública ya existentes se fueron sumando las sedes de las empresas y una amplia oferta comercial y recreativa de teatros, cines, bares y librerías, que contribuyeron a evitar su tugurización –fenómeno habitual que se registró en otras ciudades latinoamericanas. Desde esa vitalidad compartió roles, sin perder primacía, con el sistema de centralidades de los barrios y de los partidos del Gran Buenos Aires que en esos años se fueron consolidando.

Con posterioridad a la década de 1970, varias intervenciones de



- Centralidad Metropolitana
- Área Central
- Piezas urbanas - áreas de intervención
- Centros barriales
- Nuevas áreas verdes
- Nuevos equipamientos
- Completamiento Autopista Ribereña
- Extensión de subterráneos - nuevas líneas
- Terminales Ferroviarias



ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Convenio Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA) con el GCBA (2000).

Equipo de Trabajo FADU-UBA

Directores

Sara Ciocca y Rafael Serrano

Asesores

Transporte y Circulación: Daniel Batalla

Codificación y urbanismo: Ana María Andziulis y Hugo Bersanker

Medio Ambiente y Espacio

Público: Cira Sklowin

Economía: José Villadeamigo y

Faustino González

Dimensiones Jurídico-

Institucionales: Oscar Degregori

Paisaje: María Cristina Álvarez

Ecología y Medio Ambiente:

Dina Foguelman

Dimensiones sociales: Silvia

Zorrilla

Patrimonio: Silvia Baccino

Comunicación: Francisco

Baggiani

Diseño urbano: Carlos

Berdichevsky y Rubén Cherny



Marcelo Lipson

gran escala tuvieron un efecto paradójico. El completamiento de la Av. 9 de Julio y el sistema de autopistas urbanas, al cual se integró, logró mejorar la comunicación entre el centro de la ciudad y la Región Metropolitana. Sin embargo, estas vías rápidas tuvieron como consecuencia una profunda fragmentación de la trama urbana y al mismo tiempo favorecieron el uso del automóvil particular. Con efectos muy diferentes, la expansión de la zona bancaria y administrativa de Catalinas Norte, la reciente operación de Puerto Madero, al igual que el desarrollo del polo cultural de Recoleta y del enclave turístico de La Boca, más que competir con el centro tradicional, contribuyeron a imprimirle una nueva vitalidad.

En contraste, las nuevas modalidades de suburbanización residencial –que generaron el desplazamiento de los grupos medios y altos a *countrys* y barrios cerrados en la periferia–, los emprendimientos industriales, comerciales y recreativos en localizaciones alternativas en consonancia con nuevos hábitos de consumo y uso del tiempo libre, pusieron en jaque muchas de las actividades propias de la centralidad.

La necesidad de recuperar la pluralidad de funciones se inscribió como uno de los lineamientos del Plan Urbano Ambiental (PUA), que propuso la consolidación del área central como “centro de gravitación local, metropolitano, nacional y subcontinental”. Pero responder a ese objetivo no es simple pues no se pueden recuperar nostálgicamente las actividades que respondían a requerimientos y usos sociales que ya no existen. El desafío planteado consistió en “reinventar” el centro, aprovechando sus potencialidades, optimizando sus espacios públicos y dotándolo de nuevos atractivos.

Desde ese objetivo y mediante un convenio entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires se elaboró el “Estudio del Área Central de la Ciudad de Buenos Aires” (2000), base para la formulación de proyectos posibles. Estos fueron reelaborados a lo largo del año 2003 en el seno de la Subsecretaría de Espacio Público y Desarrollo Urbano del GCBA con el apoyo del Consejo del PUA

Fortalezas y debilidades. Como resultado del diagnóstico y en una muy breve síntesis, pueden mencionarse varias de las ventajas comparativas del centro de la ciudad. Además de su valioso “chasis”, es sede de la mayoría de las oficinas de la administración pública y de las empresas más significativas del país, concentrando por ello las principales expectativas de inversión inmobiliaria del sector terciario. Sus condiciones de accesibilidad, mediante el transporte público y privado, le permiten mantener un extenso horario de funcionamiento durante toda la semana y, a diferencia de otras ciudades, aún hoy sigue ofreciendo una intensa vida nocturna. Es también lugar de referencia para el turismo, reuniendo gran parte de la oferta hotelera y de servicios especializados de calidad.

No obstante, entre sus aristas negativas, el diagnóstico muestra procesos a revertir como la progresiva expulsión de población permanente y la pérdida de intensidad de muchas actividades recreativas. Es, por ejemplo, el caso de las salas cinematográficas tradicionales, reemplazadas por los multicines. Asimismo, se manifiestan conflictos en la circula-



Centro y Cuadril: 1918

La expansión del centro imaginada por el dibujante Villalobos en 1913.

ción, que revelan desajustes en la organización del transporte público, los estacionamientos y el uso del automóvil particular. A ello se agrega la sobreocupación de las veredas, el número creciente de vendedores ambulantes que compiten con el comercio formal. Todos estos factores inciden en un deterioro creciente de la calidad del espacio público.

El programa. En respuesta a ese diagnóstico, se formularon propuestas de varias jerarquías que además de promover nuevas actividades y asegurar una oferta residencial –mediante operatorias específicas– pone el foco en el mejoramiento del espacio público, tarea que en esta instancia es responsabilidad prioritaria del Gobierno.

En primer lugar, pueden mencionarse varios proyectos de nivel macroestructural, actualmente en estudio, que aunque benefician directamente al Área Central, son de jerarquía metropolitana. Es el caso, por ejemplo, del completamiento de la Autopista Ribereña –que permitiría adjudicar a la Av. 9 de Julio un rol de avenida-paseo–, el acondicionamiento de “las puertas” –el área de Retiro y de la Estación de Constitución–, la reestructuración del sistema de transporte público –ampliación de la red de subterráneos e interconexión transversal de los sistemas ferroviarios–, que mejorarían la calidad ambiental desalentando el uso del automóvil.

En segundo lugar, y respondiendo a problemas específicos del

sector, se proponen, entre otros, proyectos para:

- a. La integración de una centralidad ampliada, asegurando las comunicaciones del centro tradicional con:
 - Los emprendimientos de Puerto Madero.
 - El barrio de La Boca.
 - b. La valorización de las piezas estructurales. En una primera etapa se propone actuar en los entornos de:
 - Plaza San Martín.
 - Plaza Lavalle/Libertad.
 - Edificio del Correo, futuro espacio a rehabilitar con el concurso del Poder Ejecutivo Nacional que debería articularse con una operación urbanística sobre el conjunto de su entorno.
 - c. El incremento de calles peatonales permanentes y de horario restringido –ampliando las veredas donde la circulación vehicular lo permite– para mejorar las actividades existentes y generar nuevas. Es el caso, por ejemplo, de la:
 - Refuncionalización de la Diagonal Norte.
 - Peatonalización del pasaje Tres Sargentos y de la calle Alsina.
 - Reorganización de los pasajes subterráneos de la Av. 9 de Julio.
- En tercer lugar, y a nivel de programas específicos a ser coordinados con otras áreas del Gobierno –Nacional y de la Ciudad–, y con el

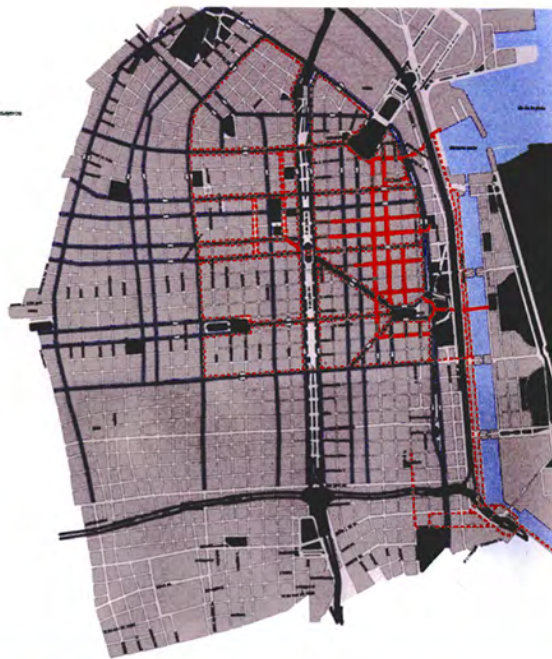


Plaza de Mayo - Parque de Mayo.



Plaza San Martín - Dársena Norte - Explanada de los Inmigrantes.

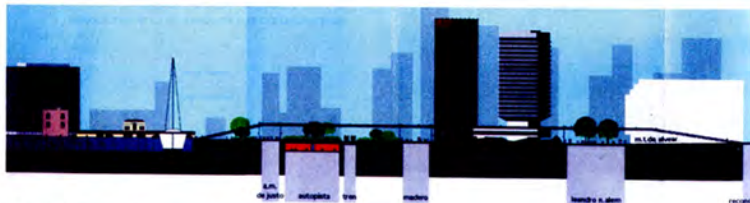
- referencias:
- red del plan autorregulatorio de peatonaje
 - sistema peatonal
 - peatonal permanente
 - peatonal restringido
 - zonas anchas



Circuito peatonal



Plaza de Mayo - Puerto Madero.



Plaza San Martín - Dársena Norte - Explanada de los Inmigrantes.



Construcción de la Av. 9 de Julio, 1937.

concurso de asociaciones profesionales y representantes de la sociedad civil, se propone:

- a. La reestructuración del sistema de transporte público, restringiendo la circulación vehicular y ponderando la peatonal. En ese marco, se prevé también la implementación de un sistema de transporte del Microcentro/Casco Histórico con unidades pequeñas, no contaminantes.
- b. El fomento de la residencialidad, conservando la diversidad social mediante normativas y programas preferenciales de oferta habitacional.
- c. El impulso de nuevas actividades culturales y turísticas mediante el apoyo de programas de preservación del patrimonio cultural, actualmente en marcha.

Estas son apenas algunas de las múltiples propuestas, que organizan la agenda del Programa del Área Central.

Las acciones en torno al Obelisco. A modo de ilustración de la metodología de actuación propuesta, que consiste en iniciar intervenciones puntuales capaces de generar efectos multiplicadores, se presentan tres proyectos en torno del sitio del Obelisco, cuyo

objetivo es la remodelación integral de una de las áreas de mayor valor simbólico de la ciudad. Se trata del Centro de Información Turística, bajo la Plaza de la República; la refuncionalización de la Av. Diagonal Norte y la ampliación del tramo este de la calle Lavalle.

El Centro de Información Turística. El hito del Obelisco, genera una importante actividad soportada por la reducida y fraccionada Plaza de la República. Los sucesivos rediseños que se fueron planteando en el tiempo estuvieron destinados al fracaso debido a su carácter de "plaza de circulación", encrucijada de varias avenidas y de la barrera urbana que imponen los 120 metros de la Av. 9 de Julio. Para valorizar este emblemático sector, se organizó un concurso nacional de anteproyectos para la localización de un Centro de Información Turística. El partido del primer premio se organiza en torno a patios que dan luz natural a los locales –agencias de viajes, casas de las provincias y venta de productos regionales– ubicados en el subsuelo. Los accesos están previstos desde los pasajes peatonales existentes –que en la actualidad son intensamente utilizados por los pasajeros del subterráneo– y desde la Plaza de la República rediseñada. La propuesta elimina la vereda que rodea al Obelisco, unifica las dos ramas de Corrientes por medio de una plazoleta central, y una gran plaza seca se extiende como un plataforma que pueda dar lugar a festejos, convocatorias públicas y espectáculos al aire libre.

A nivel de la gestión, la propuesta es innovadora pues recurre a la capacidad financiera de empresarios privados, que mediante un concurso de ofertas, pueda hacerse cargo de la construcción y del gerenciamento comercial en una concesión a mediano plazo. De este modo, la ciudad obtiene una importante obra sin costos. Si este mecanismo puede llevarse a cabo con éxito, podría ser el origen de una operatoria público-privada a ser retomada por similares emprendimientos.

Avenida Diagonal Norte. Esta avenida, en el corto tramo que va desde Cerrito hasta Libertad, tiene características singulares. Por un lado, un perfil homogéneo, tributario de una normativa específica del Código de Edificación, compuesto por las fachadas de edificios administrativos con anchas veredas forestadas y excelentes visuales. Por el otro, una escasa circulación vehicular y ninguna animación en las veredas, que suscita su utilización como estacionamiento de micros de turismo. Este desaprovechamiento de un sitio de alto interés, en la vecindad de hitos característicos como el Obelisco, Tribunales y la Plaza Lavalle –recientemente renovada– impulsó la puesta



Proyecto Av. Diagonal Norte
(2003).



en marcha de un desarrollo paisajístico destinado a la creación de un paseo, restringiendo el acceso vehicular.

El proyecto unifica las aceras con las veredas, incorpora espejos de agua y un diseño cuidado del mobiliario, el equipamiento y la iluminación. Creando ese escenario, apto para la instalación de "terrazas" de bares y cafés, es posible asegurar un punto de atracción para peatones y turistas.

Calle Lavalle oeste. La calle Lavalle presenta características muy diferentes según el tramo de su recorrido. Al este de la

Av. 9 de Julio, es junto con Florida una de las dos peatonales de Buenos Aires. En esa "antigua calle" de los cines, actualmente degradada por los cambios de uso, se puso en marcha la operatoria de "Centros Comerciales a Cielo Abierto", en un mecanismo consensuado por los vecinos que tiene como objetivo la renovación del sector. Al oeste, el panorama es muy diferente pues en torno del Palacio de Tribunales se transforma en una calle de intenso flujo de personas que realizan trámites en veredas sobreocupadas por estacionamientos, quioscos y vendedores ambulantes.

El proyecto se propone una operación de muy pequeña escala: el ensanche de las veredas de la acera sur de la calle Lavalle entre Libertad y Callao, duplicando su dimensión original. Al eliminar los estacionamientos existentes, plantea un uso mixto de la calle y al mismo tiempo completa un posible circuito peatonal. Este nuevo circuito podría iniciarse en la Plaza de Mayo prolongarse a lo largo de la Av. Diagonal Norte, con epicentro en el Centro Turístico del Obelisco, siguiendo por una Diagonal Norte renovada y continuando por las veredas de Lavalle. Un recorrido a lo largo del cual se ponen en valor las distintas piezas.

Se trata del inicio de una reestructuración integral a los que se irán sumando nuevas intervenciones.

Actualmente, están en marcha las acciones de valorización del patrimonio cultural en el casco histórico, se plantean también propuestas estructurales, motorizadas por el Gobierno Nacional como la refuncionalización del edificio del Correo, el completamiento de la autopista ribereña... y a nivel micro, el rediseño del mobiliario y el acondicionamiento y renovación del arbolado. Paralelamente, programas que no se manifiestan en intervenciones materiales intentan atraer residentes y promover la reactivación económica. El conjunto, responde a un modo de operar que contempla simultáneamente proyectos estructurales y puntuales, de corto, mediano y largo plazo. En síntesis: "una multiplicidad de iniciativas concurrentes" para reinventar el centro.

Proyecto Lavalle oeste (2003).

